Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7760**

14. Wahlperiode 07. 12. 2001

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Der Gesetzentwurf dient

– im Wesentlichen der Umsetzung europäischen Rechts auf dem Gebiet des Arbeitszeitschutzes für Seeleute,

– der Umsetzung von Bestimmungen der EG-Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle,

– der Vermeidung einer Regelungslücke infolge der geplanten Aufhebung der Dampfkesselverordnung,

– der Umsetzung von Bestimmungen der EG-Richtlinie über die Wahrung der Rechte der Arbeitnehmer bei einem Betriebsübergang und

– der Rechtsbereinigung.

B. Lösung

– Änderung des Seemannsgesetzes; dies sind:

  – Einführung einer Höchstarbeitszeit von 14 Stunden täglich und 72 Stunden wöchentlich sowie einer Mindestruhezeit von zehn Stunden täglich und 77 Stunden wöchentlich unter Beibehaltung der bestehenden günstigeren Arbeitszeitvorschriften. In Notfällen darf von diesen Vorschriften abgewichen werden.

  – Begrenzung der Wochenarbeitszeit für Seefischer auf 48 Stunden im Zwölf-Monats-Durchschnitt mit Tariföffnungsklausel.

  – Vollständige Einbeziehung der Offiziere sowie Einbeziehung des Kapitäns, wenn dieser Wachdienst leistet, in die Regelungen zur Arbeitszeit.

  – Anhebung des Mindestalters für eine Beschäftigung in der Seefahrt von 15 auf 16 Jahre.

  – Einführung einer Anordnungsermächtigung für Arbeitsschutzbehörden bei Verstößen gegen Arbeitszeitbestimmungen.

  – Einführung von Arbeitszeitnachweisen und Übersichten für die Arbeitsorganisation an Bord nach internationalem Standard.

Die für Seeleute zum Teil günstigeren Vorschriften des geltenden Rechts bleiben bestehen.

- Einführung einer Regelung über die Haftung der See-Berufsgenossenschaft im Seeaufgabengesetz
- Herausnahme von Dampfkesselanlagen auf Seeschiffen aus dem Gerätesicherheitsgesetz
- Regelung der Informationspflicht der Arbeitgeber und des Widerspruchsrechts des Arbeitnehmers beim Betriebsübergang im Bürgerlichen Gesetzbuch nebst Folgeänderung im Umwandlungsgesetz
- Aufhebung gegenstandsloser Vorschriften in Verordnungen auf dem Gebiet des Seeverkehrsrechts

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgabe ohne Vollzugsaufwand

   Die Änderungen führen nicht zu Mehraufwendungen.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

   Die Änderungen führen allenfalls zu geringen, jedoch nicht quantifizierbaren Mehrausgaben bei Bund und Ländern für den Gesetzesvollzug. Für die Gemeinden entstehen keine Mehrkosten.

E. Sonstige Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 6. Dezember 2001

022 (311) – 805 01 – Se 12/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung.

Der Bundesrat hat in seiner 770. Sitzung am 30. November 2001 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes und anderer Gesetze*)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Seemannsgesetzes

Das Seemannsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird aufgehoben.

2. § 24 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden nach dem Wort „Besatzungsmitglied“ die Wörter „unverzüglich, spätestens einen Monat nach dem vereinbarten Beginn des Heuerverhältnisses“ eingefügt.

   b) Folgender Satz wird angefügt:

      „Die elektronische Form des Heuerscheins ist ausgeschlossen.“

3. § 54 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 1 wird aufgehoben.

   b) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummern 1 und 2.

4. Dem § 62 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

   „Die elektronische Form der Kündigung ist ausgeschlossen.“

5. Nach § 68 wird folgender § 68a eingefügt:

   „§ 68a
   Schriftform der außerordentlichen Kündigung

   Die außerordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses nach §§ 64 bis 68 bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform; die elektronische Form ist ausgeschlossen.“

6. § 78 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

      „Die elektronische Form der Kündigung ist ausgeschlossen.“

   b) In Absatz 3 Satz 1 wird vor dem Wort „gekündigt“ das Wort „schriftlich“ eingefügt und nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

      „Die elektronische Form der Kündigung ist ausgeschlossen.“

7. § 80 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:

      „Insbesondere hat der Reeder sicherzustellen, dass dem Kapitän die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um eine ausreichende Besatzungsstärke des Schiffes und die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen zu gewährleisten.“

   b) In Absatz 2 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

      „Wird die See-Berufsgenossenschaft von der Arbeitsschutzbehörde nach § 102 Abs. 1 Satz 8 unterrichtet, hat sie die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Wenn es zur Vermeidung künftiger Verstöße gegen die Arbeitszeitbestimmungen erforderlich ist, sind Maßnahmen zur Änderung der Schiffsbesetzung nach Maßgabe der Schiffsbesetzungsverordnung zu ergreifen. Die See-Berufsgenossenschaft unterrichtet die Arbeitsschutzbehörde über die ergriffenen Maßnahmen.“

8. Dem § 81 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Besatzungsmitglieder mit gesundheitlichen Problemen, die laut ärztlicher Bescheinigung auf die Nachtarbeit zurückzuführen sind, müssen, sofern möglich, auf eine geeignete Stelle im Tagesdienst versetzt werden.“

---

*) Artikel 1 des Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 167 S. 33) sowie der Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind (ABl. EG Nr. L 195 S. 41) sowie der Restumsetzung der Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. EG Nr. L 288 S. 32).
Artikel 2 des Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 331 S. 67).
Artikel 4 des Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen (ABl. EG Nr. L 82 S. 16) betreffend Artikel 7 Abs. 6.

9. Nach § 84 wird folgender neuer § 84a eingefügt:

„§ 84a
Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten

(1) Die Höchstarbeitszeit des Besatzungsmitglieds darf

1. 14 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
2. 72 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen

nicht überschreiten.

(2) Die Mindestruhezeit des Besatzungsmitglieds darf

1. zehn Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
2. 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen

nicht unterschreiten.

Die tägliche Ruhezeit darf nur in höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, wenn einer eine Mindestdauer von sechs Stunden hat. In den Fällen des § 87 Abs. 3 Satz 2 muss einer dieser Zeiträume mindestens acht Stunden betragen. Der Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

(3) Sofern bei Bereitschaftsdienst die planmäßige Ruhezeit durch Aufrufe zur Arbeit gestört wird, ist dem Besatzungsmitglied eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren. Eine ununterbrochene Ruhezeit von 6 Stunden muss gewährleistet sein.“

(4) Der Kapitän hat für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten nach

1. Absatz 1, 2 Satz 1 und 2 und Absatz 3 Satz 2 und
2. Absatz 2 Satz 3 und Absatz 3 Satz 1

zu sorgen.

10. § 87 Abs. 3 Satz 3 wird aufgehoben.

11. § 88 wird wie folgt gefasst:

„§ 88
Arbeiten zur Abwendung von Gefahren sowie Rollenmanöver

(1) Der Kapitän hat das Recht, für ein Besatzungsmitglied die Arbeitsstunden anzuordnen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord, der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere, in Seenot befindliche Schiffe oder Personen erforderlich sind. Der Kapitän kann den Arbeitszeit- und Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und anordnen, dass das Besatzungsmitglied jederzeit die erforderlichen Arbeitsstunden erbringt, bis die normale Situation wiederhergestellt ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Besatzungsmitglieder, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine ausreichende Ruhezeit erhalten.

(2) Musterungen, Feuerlösch- und Rettungsbootübungen sowie durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften und internationale Übereinkünfte vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 finden die Vorschriften der §§ 84a bis 87 über die Lage der Arbeitszeit, die Ruhezeiten und Beschäftigungsbeschränkungen keine Anwendung.“

12. § 89 wird wie folgt geändert:
    a) Absatz 1 Satz 3 wird aufgehoben.
    b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

       „(2) Im Falle des Absatzes 1 finden die Vorschriften der §§ 85 bis 87 über die Lage der Arbeitszeit und die Beschäftigungsbeschränkungen keine Anwendung.“
    c) Absatz 3 wird aufgehoben.

13. In § 91 Abs. 1 werden nach dem Komma hinter dem Wort „Feiertag“ die Wörter „an dem es gearbeitet hat oder“ eingefügt.

14. § 94 wird wie folgt geändert:
    a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

       „(1) Die Beschäftigung von Kindern sowie von Jugendlichen unter 16 Jahren und Jugendlichen, die der Vollzeitschulpflicht unterliegen, ist verboten.“
    b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
       aa) Satz 1 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

           „7. mit Arbeiten, bei denen sie schädlichen Einwirkungen von biologischen Arbeitsstoffen im Sinne der Biostoffverordnung ausgesetzt sind,“
       bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

           „Satz 2 findet keine Anwendung auf gezielte Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen der Risikogruppen 3 und 4 im Sinne der Biostoffverordnung.“

15. § 97 wird wie folgt geändert:
    a) In Absatz 1 wird die Angabe „der §§ 88 und 89 Abs. 2“ durch die Angabe „des § 88“ ersetzt.
    b) In Absatz 4 wird die Angabe „nach den §§ 88 und 89 Abs. 2“ durch die Angabe „nach § 88“ ersetzt.

16. § 100 Abs. 4 wird wie folgt geändert:
    a) In Satz 1 werden die Wörter „über sechzehn Jahre“ gestrichen und die Angabe „4 Uhr“ durch die Angabe „5 Uhr“ ersetzt.
    b) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

       „Der Arbeitsbeginn nach Satz 1 kann auf 4 Uhr gelegt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.“

17. § 100a Abs. 1 wird wie folgt geändert:
    a) In Nummer 3 werden nach dem Komma die Wörter „wenn im Anschluss daran eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens neun Stunden gewährleistet ist,“ angefügt.
    b) In Nummer 4 werden die Wörter „über 16 Jahre“ gestrichen.

c) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Ruhezeit nach Nummer 3 kann auf 8 Stunden verkürzt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde.“

18. § 101 wird wie folgt gefasst:

„§ 101
Übersicht über die Arbeitsorganisation und Arbeitszeitnachweise

(1) Auf jedem Schiff ist eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord zu führen, die mindestens Folgendes enthalten muss:

1. den See- und Hafendienstplan für jedes an Bord beschäftigte Besatzungsmitglied sowie
2. die Höchstarbeitszeiten und die Mindestruhezeiten nach § 84a.

(2) Auf jedem Schiff sind Arbeitszeitnachweise zu führen, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied die täglichen Arbeits- und Ruhezeiten zu ersehen sind.

(3) Zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und der Arbeitszeitnachweise ist der Kapitän verpflichtet; er kann damit einen Schiffsoffizier oder einen anderen Vorgesetzten beauftragen. Der Kapitän hat dafür zu sorgen, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation an einem leicht zugänglichen Ort an Bord angebracht wird.“

19. In § 102 Abs. 1 werden nach Satz 2 folgende Sätze eingefügt:

„Insbesondere prüft und bestätigt sie die Arbeitszeitnachweise nach § 101 Abs. 2 in geeigneten Zeitabständen. Die Prüfungen sollen mindestens in Abständen von drei Jahren erfolgen. Stellt die Arbeitsschutzbehörde auf Grund der Aufzeichnungen oder sonstiger Beweismittel einen Verstoß gegen die Arbeitszeitbestimmungen fest, hat sie die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Sie kann im Einzelfall anordnen, welche Maßnahmen zu treffen sind, um künftige Verstöße zu vermeiden. Dies gilt nicht, wenn die Arbeitsschutzbehörde der Auffassung ist, dass der Verstoß gegen die Arbeitszeitbestimmungen auf eine unzureichende Schiffsbesetzung zurückzuführen ist. In diesem Fall unterrichtet sie unverzüglich die See-Berufsgenossenschaft.“

20. In § 103 Satz 2 werden nach dem Wort „Jugendarbeitsschutzgesetz“ die Wörter „mit der Maßgabe, dass Personen unter 16 Jahre nicht auf einem Schiff beschäftigt werden dürfen“ angefügt.

21. § 104 wird wie folgt gefasst:

„§ 104
Anwendung der Vorschriften des Vierten Abschnitts auf den Kapitän

Die Vorschriften der §§ 84a bis 86, 88 bis 89a, 101 gelten sinngemäß auch für den Kapitän, soweit dieser Wachdienst ausübt.

22. § 121 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach den Wörtern „einer Vorschrift“ wird die Angabe „des § 84a Abs. 4 Nr. 1,“ eingefügt.

bb) Die Angabe „89 Abs. 1 Satz 3,“ wird gestrichen.

cc) Die Angabe „, 138 Abs. 1, 2, 4 oder des § 139 über die Arbeitszeit“ wird durch die Angabe „oder des § 140 Abs. 1 Satz 2 über die Arbeits- oder Ruhezeit“ ersetzt.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. einer vollziehbaren Anordnung nach § 80 Abs. 2 Satz 1, soweit sie die Unterhaltung der Geräte, die Regelung der Beschäftigung oder den Ablauf der Arbeit betrifft, oder nach § 102 Abs. 1 Satz 6“

23. In § 123 Abs. 1 werden die Wörter „der Arbeitsschutzbehörde nach § 80 Abs. 2, soweit sie die Einrichtung des Schiffsbetriebes oder die Geräte betrifft,“ durch die Wörter „nach § 80 Abs. 2 Satz 1, soweit sie die Einrichtung des Schiffsbetriebs oder der Geräte oder die in § 80 Abs. 1 Satz 2 genannte Sicherstellungspflicht betrifft, oder nach § 102 Abs. 1 Satz 6“ ersetzt.

24. § 126 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

aa) Nach den Wörtern „einer Vorschrift“ wird die Angabe „des § 84a Abs. 4 Nr.1,“ eingefügt.

bb) Die Angabe „89 Abs. 1 Satz 3,“ wird gestrichen.

cc) Die Angabe „, 138 Abs. 1, 2, 4 oder des § 139 über die Arbeitszeit“ wird durch die Angabe „oder des § 140 Abs. 1 Satz 2 über die Arbeits- oder Ruhezeit“ ersetzt.

b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. einer Vorschrift des § 101 Abs. 1 oder 2, jeweils auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 11 Buchstabe a, über das Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation oder der Arbeitszeitnachweise oder einer Vorschrift des § 101 Abs. 3 Satz 2 über die Anbringung der Übersicht über die Arbeitsorganisation,“.

c) In Nummer 8 wird die Angabe „11 oder 13“ durch die Angabe „11 Buchstabe b oder Nr. 13“ ersetzt.

d) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. einer vollziehbaren Anordnung nach

a) § 80 Abs. 2 Satz 1, soweit sie die Unterhaltung der Geräte, die Regelung der Beschäftigung oder den Ablauf der Arbeit betrifft, oder

b) § 102 Abs. 1 Satz 6“

25. § 127 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. einer vollziehbaren Anordnung nach

a) § 80 Abs. 2 Satz 1, soweit sie die Einrichtung des Schiffsbetriebs oder der Geräte oder die in § 80 Abs. 1 Satz 2 genannte Sicherstellungspflicht betrifft, oder

b) § 102 Abs. 1 Satz 6,“.

b) In Nummer 5 wird die Angabe „§ 143 Abs. 1 Nr. 7“ durch die Angabe „§ 143 Abs. 1 Nr. 7 oder 11 Buchstabe b“ ersetzt.

26. § 132 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird die Angabe „der §§ 126 und 127 Nr. 1, 2 und 5“ durch die Angabe „des § 126 Nr. 1 bis 9 und 10 Buchstabe b und des § 127 Nr. 1, 2 Buchstabe b und Nr. 5“ ersetzt.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 125 Nr. 8 und des § 127 Nr. 4“ durch die Angabe „§ 125 Nr. 8, des § 126 Nr. 10 Buchstabe a und des § 127 Nr. 2 Buchstabe a und Nr. 4“ ersetzt.

27. § 138 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von bis zu 2 500 in der Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und entlang der norwegischen Küste bis zu 64° nördlicher Breite, im Übrigen bis zu 61° nördlicher Breite und 7° westlicher Länge sowie nach den Häfen Großbritanniens, Irlands und der Atlantikküste Frankreichs, Spaniens und Portugals ausschließlich Gibraltars sowie für Fischereifahrzeuge gleicher Größe auch über diese Fahrtgebiete hinaus darf, sofern die Reise länger als zehn Stunden dauert, die Seearbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals, abweichend von § 85 Abs. 1, auf bis zu zwölf Stunden täglich verlängert und nach dem Zwei-Wachen-System eingeteilt werden.“

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Satz 1 gilt auch auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl über 2 500, die vor dem 1. Juli 2002 den bis dahin geltenden Grenzwert für den Raumgehalt eingehalten haben.“

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

d) Im neuen Absatz 2 wird die Angabe „der Absätze 1 und 2“ durch die Angabe „des Absatzes 1“ ersetzt.

e) Absatz 4 wird aufgehoben.

f) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 3.

g) Im neuen Absatz 3 werden in Satz 1 die Angabe „der Absätze 1 bis 3“ durch die Angabe „der Absätze 1 und 2“ ersetzt und in Satz 2 die Angabe „oder des Absatzes 3“ gestrichen.

28. § 139 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Auf die Seearbeitszeit auf Bergungsfahrzeugen (einschließlich Hebefahrzeugen, Sprengfahrzeugen und ähnlichen Schiffen), See- und Bergungsschleppern in der Nord- und Ostseefahrt bis zu 61° nördlicher Breite findet § 138 Abs. 1 Anwendung.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Bordvereinbarung können für das Deck- und Maschinenpersonal von Bergungsfahrzeugen, See- und Bergungsschleppern abweichende Regelungen von §§ 84a bis 87 vereinbart werden. Die Abweichungen müssen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer stehen und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben so weit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen. § 89a Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 findet Anwendung.“

29. § 140 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 140
Ergänzende Regelungen für Fischereifahrzeuge“

b) Dem bisherigen Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 1 vorangestellt:

„(1) Ergänzend zu den Arbeitszeitvorschriften des vierten Abschnitts darf die Arbeitszeit von Besatzungsmitgliedern eines Fischereifahrzeugs durchschnittlich 48 Stunden wöchentlich innerhalb von zwölf Monaten nicht überschreiten. Der Kapitän hat für die Einhaltung der Arbeitszeit nach Satz 1 zu sorgen.“

c) Die bisherigen Absätze 1 bis 3 werden die Absätze 2 bis 4, der bisherige Absatz 4 wird Absatz 6.

d) Der neue Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „der Fischereifahrzeuge“ durch die Wörter „von Fischereifahrzeugen“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 wird nach den Wörtern „des Dritten Abschnitts“ die Angabe „mit Ausnahme der §§ 53 und 60“ eingefügt.

cc) In Nummer 2 wird der Punkt nach den Wörtern „Löschpersonal gestellt wird“ durch ein Komma ersetzt.

dd) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. von den Vorschriften des Absatzes 1 sowie des § 84a hinsichtlich der Arbeitszeit während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord. Die Abweichungen müs-

sen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer stehen und aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen erforderlich sein. Sie haben so weit wie möglich den gesetzlichen Bestimmungen zu folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für die Besatzungsmitglieder Rechnung tragen.“

e) Im neuen Absatz 3 werden die Verweisung „des Absatzes 1 Nr. 2“ durch die Verweisung „des Absatzes 2 Satz 1 Nr. 2 und 3“, das Komma nach den Wörtern „bewilligt werden“ durch einen Punkt und der folgende Halbsatz durch den Satz „Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 Satz 2 und 3 gilt entsprechend.“ ersetzt.

f) Nach dem neuen Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Für Kapitäne, die Wachdienst ausüben, gelten die zu den in § 104 genannten Vorschriften nach Absatz 2 vereinbarten abweichenden Regelungen oder die nach Absatz 3 bewilligten Ausnahmen sinngemäß.“

g) Im neuen Absatz 6 wird die Angabe „bis 500 Bruttoregistertonnen“ durch die Angabe „mit einer Bruttoraumzahl von bis zu 1 300“ ersetzt.

30. In § 141 wird die Verweisung „§ 140 Absatz 1 bis 3“ durch die Verweisung „§ 140 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2, Satz 2 sowie Abs. 4 und 5“ ersetzt und folgender Satz angefügt:

„Für Besatzungsmitglieder der in Satz 1 genannten Schiffe, für die Regelungen durch Tarifvertrag üblicherweise nicht getroffen werden, können Ausnahmen im Rahmen des § 140 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 durch die Arbeitsschutzbehörde bewilligt werden; § 140 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Satz 2 und 3 gilt sinngemäß.“

31. § 143 Abs. 1 Nr. 11 wird wie folgt gefasst:

11. a) das Nähere zum Führen der Übersicht über die Arbeitsorganisation und der Arbeitszeitnachweise nach § 101 Abs. 1 und 2 sowie

b) weitergehende Vorschriften zu der Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitnachweise nach § 101,“

32. § 144 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 144
Auslegen von Gesetzen, Rechtsverordnungen und Tarifverträgen“

b) Die Angabe „§ 143 Abs. 1 Nr. 4, 5, 7 bis 10“ wird durch die Angabe „§ 143 Abs. 1 Nr. 4, 5, 7 bis 11“ ersetzt und nach dem Wort „Ordnungswidrigkeiten“ werden die Wörter „und der einschlägigen Tarifverträge“ eingefügt.

33. §§ 145 bis 148 werden aufgehoben.

Artikel 2

Änderung des Seeaufgabengesetzes

Nach § 3d des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, wird folgender neuer § 3e eingefügt:

„§ 3e

Wird ein Schiff bei der Überprüfung im Sinne von § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860) und im Sinne

1. von Artikel 21 des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 (BGBl. 1969 II S. 249; 1977 II S. 164), das zuletzt durch das Protokoll vom 11. November 1988 (BGBl. 1994 II S. 2457, Anlagenband 1994 II Nr. 44) geändert worden ist,
2. von Artikel 12 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 (BGBl. 1975 II S. 65),
3. des Übereinkommens vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1976 II S. 1017),
4. von Artikel 4 des Übereinkommens 147 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 29. Oktober 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen (BGBl. 1980 II S. 606) oder
5. von Artikel X des STCW-Übereinkommens

in ihrer jeweils innerstaatlich geltenden Fassung auf Grund von § 11 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860; zuletzt geändert durch Verordnung vom … 2001 (BGBl. I S. …)) in Verbindung mit Abschnitt D Nr. 6, 8 und 14 der Anlage zu diesem Gesetz in unangemessener Weise festgehalten oder aufgehalten, so hat der Eigentümer oder Betreiber gegen die Verkehrsbehörde des Bundes, die dies amtlich veranlasst hat, Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens.“

Artikel 3

Änderung des Gerätesicherheitsgesetzes

In § 2 Abs. 2a Satz 1 Nr. 1 des Gerätesicherheitsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 2001 (BGBl. I S. 866), werden nach dem Wort „Dampfkesselanlagen“ die Wörter „mit Ausnahme von Dampfkesselanlagen auf Seeschiffen“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Dem § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, werden folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„(5) Der bisherige Arbeitgeber oder der neue Inhaber hat die von einem Übergang betroffenen Arbeitnehmer vor dem Übergang in Textform zu unterrichten über:

1. den Zeitpunkt oder den geplanten Zeitpunkt des Übergangs,
2. den Grund für den Übergang,
3. die rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Übergangs für die Arbeitnehmer und
4. die hinsichtlich der Arbeitnehmer in Aussicht genommenen Maßnahmen.

(6) Der Arbeitnehmer kann dem Übergang des Arbeitsverhältnisses innerhalb von drei Wochen nach Zugang der Unterrichtung nach Absatz 5 schriftlich widersprechen. Der Widerspruch kann gegenüber dem bisherigen Arbeitgeber oder dem neuen Inhaber erklärt werden.“

Artikel 5

Änderung des Umwandlungsgesetzes

In § 324 des Umwandlungsgesetzes vom 28. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3210, 1995 I S. 428), das zuletzt durch … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, wird die Angabe „§ 613a Abs. 1 und 4“ durch die Angabe „§ 613a Abs. 1, 4 bis 6“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung der Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen

§ 14 der Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen vom 8. Februar 1973 (BGBl. I S. 66), die durch Verordnung vom 23. August 1976 (BGBl. I S. 2443) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der See-Berufsgenossenschaft

§ 5 der Kostenverordnung für Amtshandlungen der See-Berufsgenossenschaft vom 23. September 1983 (BGBl. I S. 1205), die zuletzt durch Verordnung vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2103, 1996 I S. 51) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 8

Änderung der Verordnung über das Verfahren vor den Seemannsämtern, das Seefahrtbuch, die Musterrolle und die Musterung (Seemannsamtsverordnung)

§ 22 der Verordnung über das Verfahren vor den Seemannsämtern, das Seefahrtbuch, die Musterrolle und die Musterung (Seemannsamtsverordnung) vom 21. Oktober 1981 (BGBl. I S. 1146) wird aufgehoben.

Artikel 9

Neufassung des Seeaufgabengesetzes und des Schiffssicherheitsgesetzes

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten nach Artikel 12 Satz 1 dieses Gesetzes an geltenden Fassung und des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch … der Verordnung vom … in der vom … (einzusetzen: Datum des Inkrafttretens der letzten Änderung des Schiffssicherheitsgesetzes) an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme von Artikel 1 am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft. Artikel 1 tritt am 1. Juli 2002 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Der Gesetzentwurf dient im Wesentlichen der Umsetzung europäischen Rechts auf dem Gebiet des Arbeitszeitschutzes für Seeleute. Umgesetzt werden

– die Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 167 S. 33), im Folgenden Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie genannt,

  und

– die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind (ABl. EG Nr. L 195 S. 41), im Folgenden Horizontal-Richtlinie genannt.

Die vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffene Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten ist im Anhang der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie enthalten. Der Anhang der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie orientiert sich – wie auch die zentralen Vorschriften der Horizontal-Richtlinie – an den Regelungen des Übereinkommens 180 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe. Die Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie ist bis zum 30. Juni 2002 umzusetzen. Die Horizontal-Richtlinie ändert die Richtlinie 93/104/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (Arbeitszeitrichtlinie – ABl. EG Nr. L 307 S. 18), indem sie in diese Richtlinie u. a. Regelungen zur Arbeitszeit von Seefischern einfügt.

Die Richtlinien fügen sich in ein Paket in der Gemeinschaft bereits bestehender umfassender Mindestvorschriften zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz sowie der Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen ein. Sie erfordern Anpassungen insbesondere im Seemannsgesetz. Der im internationalen Vergleich hohe deutsche Arbeitsschutzstandard bleibt dabei erhalten.

Artikel 1 setzt die Regelungen der beiden Richtlinien um, soweit sie im Seemannsgesetz noch nicht oder noch nicht vollständig umgesetzt sind. Dies sind im Einzelnen:

– Einführung einer Höchstarbeitszeit von 14 Stunden täglich und 72 Stunden wöchentlich sowie einer Mindestruhezeit von zehn Stunden täglich und 77 Stunden wöchentlich. In Notfällen darf von diesen Vorschriften abgewichen werden.

– Begrenzung der Wochenarbeitszeit für Seefischer auf 48 Stunden im Zwölf-Monats-Durchschnitt mit Tariföffnungsklausel.

– Vollständige Einbeziehung der Offiziere sowie Einbeziehung des Kapitäns, wenn dieser Wachdienst leistet, in die Regelungen zur Arbeitszeit.

– Anhebung des Mindestalters für eine Beschäftigung in der Seefahrt von 15 auf 16 Jahre.

– Einführung einer Anordnungsermächtigung für Arbeitsschutzbehörden bei Verstößen gegen Arbeitszeitbestimmungen.

– Einführung von Arbeitszeitnachweisen und Übersichten für die Arbeitsorganisation an Bord nach internationalem Standard.

Mit der Umsetzung der EG-Richtlinien werden gleichzeitig die Voraussetzungen für die Ratifizierung des IAO-Übereinkommens 180 geschaffen. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe in der gewerblichen Seeschifffahrt. Nach Maßgabe seines Artikels 1 Abs. 2 sind seine Bestimmungen auf die gewerbliche Seefischerei anzuwenden, soweit dies praktisch möglich ist. Dementsprechend erstreckt der Gesetzentwurf die im IAO-Übereinkommen vorgesehenen Regelungen grundsätzlich auch auf die Seefischerei.

Durch die angestrebte Ratifizierung des IAO-Übereinkommens 180 wird auch die Voraussetzung geschaffen, um die Richtlinie 1999/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen (ABl. EG Nr. L 14 S. 29), umzusetzen. Mit dieser Richtlinie soll ein System geschaffen werden, um die Einhaltung der auf das IAO-Übereinkommen 180 gestützten Bestimmungen der Richtlinie 1999/63/EG auf alle Schiffe unabhängig von deren Flagge innerhalb der Europäischen Union durchzusetzen. So soll innerhalb der gesamten Gemeinschaft auch sichergestellt werden, dass Schiffen unter der Flagge eines Staates, der nicht Vertragspartei des IAO-Übereinkommens 180 ist, keine günstigere Behandlung zuteil wird als Schiffen aus Mitgliedstaaten. So werden nicht nur zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union Wettbewerbsverzerrungen auf Grund unterschiedlicher Mindeststandards im Arbeitsschutz auf See vermieden, sondern auch darüber hinaus die Sicherheit in der Seeschifffahrt erhöht und international Wettbewerbsverzerrungen vermindert.

80 % der Schifffahrtsunfälle werden durch menschliches Versagen verursacht (Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten vom 6. April 2001). Neben einer guten Ausbildung kommen Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz daher auch auf See hohe Bedeutung zu. Die beiden EG-Richtlinien legen das Schwergewicht auf den Menschen, indem sie der Ermüdung von Seeleuten vorbeugen und einen Beitrag zu gesunden Arbeitsbedingungen leisten.

Mit Artikel 2 wird die in der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/97/EG der Kommission vom 13. Dezember 1999 zur Änderung dieser Richtlinie (ABl. EG Nr. L 331 S. 67), enthaltene Einzelbestimmung über die Haftung der zuständigen Seeverkehrsbehörde des Bundes bei unangemessenen Festhaltungen von Seeschiffen umgesetzt. Die Bundesregierung hatte zu dieser Umsetzung bereits in ihrem Entwurf eines Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes (Bundestagsdrucksache 14/6455) einen Vorschlag eingebracht (Artikel 1 Nr. 3 des Entwurfs), die Stellungnahme des Bundesrates im Rahmen ihrer Gegenäußerung jedoch zum Anlass genommen, im Hinblick auf noch offene klärungsbedürftige Fragen dem Bundestag zu empfehlen, den Vorschlag aus dem Entwurf zu streichen. Die Bundesregierung schlägt nunmehr nach Klärung dieser materiellen Fragen in der Annahme, dass der Bundestag der Streichung des Artikels 1 Nr. 3 des Entwurfs eines Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes zustimmt, in Artikel 2 die Haftungsregelung in einer leicht modifizierten Form vor.

Artikel 3 nimmt Dampfkesselanlagen auf Seeschiffen aus den Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 2a des Gerätesicherheitsgesetzes aus. Damit soll eine Regelungslücke vermieden werden, die durch die mit der Umsetzung der Richtlinie 97/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Mai 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Druckgeräte geplante Aufhebung der Dampfkesselverordnung entstünde.

Artikel 4 dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen (ABl. EG Nr. L 82 S. 16). Danach sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine zwingende Regelung zur Information der von einem Betriebsübergang betroffenen Arbeitnehmer über den Zeitpunkt bzw. den geplanten Zeitpunkt eines Betriebsübergangs sowie dessen Grund und Folgen zu treffen. Dies wird durch eine Ergänzung des § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs umgesetzt. In Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichtes wird gesetzlich geregelt, dass der Arbeitnehmer dem Übergang seines Arbeitsverhältnisses innerhalb einer dreiwöchigen Frist widersprechen kann. Diese Ergänzung des § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist geboten, weil das Widerspruchsrecht des Arbeitnehmers in einem wechselseitigen Bezug zu den Unterrichtungspflichten des Arbeitgebers steht. Insbesondere beginnt die dreiwöchige Widerspruchsfrist mit dem Zugang der Unterrichtung.

Artikel 5 enthält eine Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs durch Artikel 4. Es wird bestimmt, dass die Unterrichtungspflichten des Arbeitgebers und das Widerspruchsrecht des Arbeitnehmers auch im Falle einer Umwandlung eines Rechtsträgers in Form einer Verschmelzung, Spaltung oder Vermögensübertragung gelten.

Durch Artikel 6 bis 8 werden gegenstandslose Vorschriften aufgehoben.

Artikel 9 enthält die Bekanntmachungserlaubnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Bekanntmachung des Seeaufgabengesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung und zur Bekanntmachung des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 in der zuletzt geänderten Fassung.

Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 12 und Nr. 25 des Grundgesetzes. Es handelt sich bei den Vorschriften der Artikel 1 und 3 bis 8 um Regelungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes und des Arbeitsrechts. Die Bestimmungen regeln die Arbeitszeit der Seeleute, den technischen Arbeitsschutz auf Seeschiffen sowie die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen und Betrieben bzw. bei der Umwandlung eines Rechtsträgers. Die Artikel 2 und 9 betreffen die Schadenersatzpflicht der öffentlichen Hand in Fällen von unberechtigtem Festhalten von Schiffen und damit das Gebiet der Staatshaftung.

Dem Bund steht das Gesetzgebungsrecht im Bereich konkurrierender Gesetzgebung zu, da bundesgesetzliche Regelungen zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse notwendig sind. Die Bestimmungen zur Arbeitszeit und zum Arbeitsschutz auf Seeschiffen müssen bundeseinheitlich gestaltet sein. Die Betroffenen müssen darauf vertrauen können, dass für den sozialen und technischen Arbeitsschutz nicht je nach Bundesland, in dem der angelaufene Hafen liegt, unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen herrschen. Auch hinsichtlich der Unterrichtungspflicht und des Widerspruchsrechts beim Unternehmens- oder Betriebsübergang oder bei der Umwandlung eines Rechtsträgers muss für Arbeitnehmer und Arbeitgeber bundeseinheitlich das gleiche Recht gelten. Im Bereich der Staatshaftung für unberechtigt festgehaltene Seeschiffe ist ebenfalls eine bundesweit einheitliche Regelung erforderlich, da die Betroffenen unabhängig von der im Einzelfall handelnden Behörde im jeweiligen Hafen gleiche Schadensersatzansprüche besitzen müssen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Seemannsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8)

Nach § 11 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie dürfen Personen unter 16 Jahren nicht auf einem Schiff arbeiten. Um den Grundsatz der Einheitlichkeit des Arbeitsschutzrechts für Jugendliche zu wahren, wird diese Vorschrift nicht durch eine Neudefinition von Jugendlichen in § 8 sondern durch die Einbeziehung von Jugendlichen unter 16 Jahren in das generelle Beschäftigungsverbot in § 94 Abs. 1 umgesetzt. Gleichzeitig werden in das Verbot ausdrücklich auch Vollzeit schulpflichtige Jugendliche einbezogen.

Der bisherige § 8 wiederholt lediglich die Definitionen von Kindern und Jugendlichen aus dem Jugendarbeitsschutzgesetz. Das Gesetz mit allgemeinen Regelungen zum Arbeitsschutz für Kinder und Jugendliche verweist in § 61 für die

Beschäftigung von Jugendlichen auf Kauffahrteischiffen auf das Seemannsgesetz. Die im Jugendarbeitsschutzgesetz enthaltenen Definitionen von Kindern und Jugendlichen gelten damit auch für das Seemannsgesetz. Die lediglich deklaratorischen Definitionen in § 8 können deshalb entfallen.

Zu Nummer 2 (§ 24)

Zu Buchstabe a

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass der Heuerschein dem Besatzungsmitglied unverzüglich, spätestens einen Monat nach dem vereinbarten Beginn des Heuerverhältnisses auszuhändigen ist. Nach Artikel 3 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. Nr. L 288 S. 32) sind die Mitgliedstaaten zur Festlegung einer höchstens zweimonatigen Aushändigungsfrist verpflichtet. Die vorgesehene einmonatige Höchstfrist für die Aushändigung des Heuerscheins entspricht der in § 2 des Nachweisgesetzes getroffenen Regelung.

Zu Buchstabe b

Die Änderung stellt – entsprechend der Änderung des Nachweisgesetzes durch Artikel 32 des Gesetzes zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderer Vorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr vom 13. Juli 2001 (BGBl. I S. 1542) – sicher, dass Besatzungsmitglieder die notwendigen Informationen über die für ihr Heuerverhältnis geltenden wesentlichen Vertragsbedingungen nicht in elektronischer Form, sondern schriftlich erhalten. Im Bereich des Arbeitsrechts lässt die Richtlinie 2000/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2000 über bestimmte rechtliche Aspekte der Dienste der Informationsgesellschaft, insbesondere des elektronischen Geschäftsverkehrs, im Binnenmarkt („Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr"), (ABl. EG Nr. L 178 S.1) Ausnahmen von dem im Übrigen grundsätzlich zu öffnenden elektronischen Rechtsgeschäftsverkehr zu.

Zu Nummer 3 (§ 54)

Folgeänderung der Anhebung der Altersgrenze auf 16 Jahre für die Beschäftigung auf Seeschiffen gemäß Nummer 14 Buchstabe a (§ 94).

Zu den Nummern 4 (§ 62)**, 5** (§ 68a) **und 6** (§ 78)

Die Vorschriften stellen klar, dass für die ordentliche und außerordentliche Kündigung des Heuerverhältnisses dieselben Formvorschriften wie für alle Arbeitsverhältnisse gelten (§ 623 des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der Fassung des Gesetzes zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderer Vorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr vom 13. Juli 2001, BGBl. I S. 1542). Danach bedürfen die ordentliche und die außerordentliche Kündigung des Arbeitsverhältnisses (einschließlich des Heuerverhältnisses der Besatzungsmitglieder und des Kapitäns) zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, die nicht durch die elektronische Form ersetzt werden darf. Im Übrigen gilt die Begründung zu Nummer 2 Buchstabe b entsprechend.

Zu Nummer 7 (§ 80)

Zu Buchstabe a

Die Regelung setzt § 12 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie um. Damit wird klargestellt, dass die Pflicht des Reeders, die Besatzungsmitglieder vor Gesundheitsgefahren zu schützen, auch eine ausreichende Besatzungsstärke und die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen einschließt.

Zu Buchstabe b

Die Regelung setzt § 10 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie um. Sie steht im Zusammenhang mit der neu geschaffenen Anordnungsbefugnis der Arbeitschutzbehörden nach § 102. Stellen die Arbeitsschutzbehörden eine Verletzung der Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten fest, die nach ihrer Auffassung, auf einer unzureichenden Schiffsbesetzung beruht, unterrichten sie die See-Berufsgenossenschaft. Diese wird verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen. Erforderlichenfalls hat sie Maßnahmen zur Änderung der Schiffsbesetzung nach Maßgabe der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) zu ergreifen, um künftige Verstöße gegen die Arbeitszeitbestimmungen zu verhindern. Die See-Berufsgenossenschaft kann hier insbesondere den Reeder auffordern, kurzfristig ein den geänderten Verhältnissen entsprechendes Schiffsbesatzungszeugnis zu beantragen (§ 4 Abs. 3 SchBesV). Kommt der Reeder dieser Aufforderung nicht nach, kann die See-Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes ihren Verwaltungsakt zurücknehmen bzw. widerrufen und das Schiffsbesatzungszeugnis einziehen. In diesem Fall hat die See-Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zu gestatten, durch welche die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gewährleistet wird (§ 6 Abs. 2 SchBesV). Damit bleibt die See-Berufsgenossenschaft für die Schiffsbesetzung allein verantwortlich. Die See-Berufsgenossenschaft unterrichtet ihrerseits die Arbeitsschutzbehörde über die ergriffenen Maßnahmen.

Zu Nummer 8 (§ 81)

§ 13 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie und die Einbeziehung der Seefischer in den Anwendungsbereich der Arbeitszeitrichtlinie durch die Horizontalrichtlinie stellen einen besonderen Schutz für nachts arbeitende Seeleute auf. Dieser Schutz wird in deutsches Recht umgesetzt.

Zu Nummer 9 (§ 84a)

§ 5 Nr. 1 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie und der durch die Horizontalrichtlinie in die Arbeitszeitrichtlinie eingeführte Artikel 17b Abs. 4 verpflichten die Mitgliedstaaten Höchstarbeitszeiten oder Mindestruhezeiten sowie Vorschriften zur Unterbrechung von Ruhezeiten vorzuschreiben. Die Regelungen werden in einem neuen § 84a umgesetzt. Um die Bedeutung des Arbeitszeitschutzes zu unterstreichen, werden sowohl Höchstarbeitszeiten als auch Mindestruhezeiten vorgeschrieben. Der Kapitän wird verpflichtet, für die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten zu sorgen. Die Regelung ergänzt die bisher schon bestehenden Arbeitszeitvorschriften des Seemannsgesetzes. Auch die

bisherige Systematik der Unterscheidung nach See- und Hafenarbeitszeit bleibt erhalten.

Zu Nummer 10 (§ 87)

Die Regelung des bisherigen Absatzes 3 Satz 3, wonach dem Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonal eine ununterbrochene Freizeit von mindestens acht Stunden gewährt werden muss, wird aus systematischen Gründen in die Ruhezeitenregelung des § 84a Abs. 2 übernommen.

Zu Nummer 11 (§ 88)

Der neu gefasste § 88 entspricht den Notfallregelungen in § 5 Nr. 3 und § 7 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie und dem durch die Horizontalrichtlinie eingefügten Artikel 17b Abs. 7 der Arbeitszeitrichtlinie. Damit werden die bisher in § 88 und § 89 Abs. 2 geregelten Bestimmungen zur Abwendung von Gefahren zusammengefasst. Eine besondere Verlängerungsmöglichkeit der Arbeitszeit für Segelmanöver ist nicht erforderlich. Segelmanöver müssen im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit geleistet werden.

Zu Nummer 12 (§ 89)

Zu Buchstabe a

In dringenden Fällen ist bisher über die regelmäßig Arbeitszeit von täglich acht Stunden Mehrarbeit von 90 bzw. 120 Stunden je Monat möglich. Diese Regelung entfällt, da durch § 84a Grenzwerte für die tägliche und wöchentliche Höchstarbeitszeit und Mindestruhezeit vorgeschrieben werden.

Zu Buchstabe b

Die Regelung des bisherigen Absatzes 2 zu Mehrarbeit ist im neu gefassten § 88 enthalten. Der neu gefasste Absatz 2 entspricht dem bisherigen Absatz 3.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Nummer 13 (§ 91)

Umsetzung des § 7 Nr. 1 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie, der grundsätzlich einen wöchentlichen Ruhetag und Arbeitsruhe an den Feiertagen vorschreibt. Durch die Änderung steht Besatzungsmitgliedern ein Ausgleichsruhetag für Sonn- und Feiertagsarbeit unabhängig davon zu, ob sich das Schiff im Hafen oder auf See befindet. Wie bisher muss ein Ausgleichsruhetag auch gewährt werden, wenn sich das Schiff an einem Sonn- oder Feiertag weniger als zwölf Stunden im Hafen befindet.

Zu Nummer 14 (§ 94)

Zu Buchstabe a

Nach § 11 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie dürfen Personen unter 16 Jahren nicht auf einem Schiff arbeiten. Diese Vorschrift wird durch die Einbeziehung von Jugendlichen unter 16 Jahren in das generelle Beschäftigungsverbot in § 94 Abs. 1 umgesetzt. Zur Klarstellung werden Vollzeit schulpflichtige Jugendliche, die nach den allgemeinen Definitionen des Jugendarbeitsschutzgesetzes den Kindern gleichgestellt sind, ausdrücklich in das Beschäftigungsverbot einbezogen. Im Interesse des Kinder- und Jugendarbeitsschutzes gilt das Beschäftigungsverbot für Personen unter 16 Jahren auch für Seefischer.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung. Die bisher genannte Richtlinie 90/769/EWG ist durch die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Tätigkeiten mit biologischen Arbeitsstoffen (Biostoffverordnung – BioStoffV) vom 27. Januar 1999 (BGBl. I S. 50) umgesetzt worden.

Zu Nummer 15 (§ 97)

Folgeänderung zu Nummer 11 (§ 88) und Nummer 12 Buchstabe b (§ 89). Der bisherige § 89 Abs. 2 ist entfallen und in die Notfallregelung des § 88 aufgegangen.

Zu Nummer 16 (§ 100)

Zu Buchstabe a

Umsetzung des § 6 Satz 1 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie, wonach Jugendliche nachts während eines Zeitraumes von mindestens neun aufeinander folgenden Stunden, der die Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einschließt, nicht arbeiten dürfen. Die Streichung der Altersangabe ist eine Folgeänderung zu Nummer 14 Buchstabe a (§ 94).

Zu Buchstabe b

Die Bestimmung über die Nachtruhe der Jugendlichen braucht nach § 6 Satz 2 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie nicht angewendet zu werden, wenn dies die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigen würde. Unter diesen Voraussetzungen kann der Arbeitsbeginn auf 4 Uhr gelegt werden, so dass die Jugendlichen im Rahmen ihrer Ausbildung auch zu der im Drei-Wachen-System üblichen Wache ab 4 Uhr eingeteilt werden können.

Zu Nummer 17 (§ 100a)

Zu Buchstabe a

Die Vorschrift stellt entsprechend § 6 Satz 2 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie sicher, dass Jugendlichen auch dann eine Nachtruhe von mindestens neun Stunden gewährt wird, wenn sie einmal in der Woche bis 24 Uhr beschäftigt werden.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu Nummer 14 Buchstabe a (§ 94).

Zu Buchstabe c

Entsprechend § 6 Satz 2 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie kann die Ruhezeit auf acht Stunden verkürzt werden, wenn andernfalls die wirksame Ausbildung jugendlicher Seeleute gemäß festgelegten Programmen und Zeitplänen beeinträchtigt würde. Demzufolge können die Jugendlichen, wenn sie im Rahmen ihrer Ausbildung von

20 bis 24 Uhr Wache geleistet haben, auch zu der im Drei-Wachen-System üblichen folgenden Wache ab 8 Uhr eingeteilt werden.

Zu Nummer 18 (§ 101)

Absatz 1 setzt § 5 Nr. 7 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie um, wonach eine Übersicht über die Arbeitsorganisation an Bord anzuschlagen ist. Inhalt der Übersicht ist der See- und Hafendienstplan, in dem die voraussichtlichen täglichen Arbeits- oder Ruhezeiten, die für die einzelnen Seeleute an Bord des jeweiligen Schiffes vorgesehen sind, tabellarisch dargestellt werden. Die Übersicht gibt den Beschäftigten einen Überblick über die tägliche und wöchentliche Regelarbeitszeit auf See und im Hafen. Außerdem sind mindestens die nach dem IAO-Übereinkommen 180 international geltenden und in § 84a übernommenen Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten aufzuführen. Das Nähere wird in einer Rechtsverordnung nach § 143 geregelt.

Absatz 2 setzt § 5 Nr. 7 und 8 sowie § 8 Nr. 1 und 2 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie um. Diese Vorschriften sehen vor, dass auf jedem Schiff Arbeitszeitnachweise zu führen sind, aus denen gesondert für jedes Besatzungsmitglied die täglichen Arbeits- und Ruhezeiten zu ersehen sind. Die Nachweise sollen dazu beitragen, die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen zu überwachen. Mit der Neuregelung werden die bisher in § 101 vorgeschriebenen Aufzeichnungen internationalem Standard angepasst. Das Nähere zu den Arbeitszeitnachweisen wird in einer Rechtsverordnung nach § 143 geregelt.

Absatz 3 verpflichtet den Kapitän zur Führung der Übersicht über die Arbeitsorganisation und der Arbeitszeitnachweise. Er kann diese Aufgaben delegieren, bleibt aber für die ordnungsgemäße Führung verantwortlich. Außerdem hat der Kapitän dafür zu sorgen, dass die Übersicht über die Arbeitsorganisation an einem leicht zugänglichen Ort an Bord angebracht wird.

Zu Nummer 19 (§ 102)

Die Arbeitszeitnachweise sind nach § 9 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie in geeigneten Zeitabständen zu überprüfen. Wenn die Aufzeichnungen oder sonstige Beweismittel eine Verletzung der Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten erkennen lassen, sind Maßnahmen zu ergreifen, erforderlichenfalls auch die Änderung der Besatzungsstärke, um künftige Verstöße zu vermeiden. Die Regelung wird durch die §§ 80 und 102 umgesetzt. In § 102 erhalten die Arbeitsschutzbehörden den Auftrag zur Prüfung der Arbeitszeitnachweise. Dies soll sicherstellen, dass die Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden. Die Prüfungen sollen mindestens in Abständen von drei Jahren erfolgen. Diese Regelung orientiert sich an Artikel 3 Nr.1 des IAO-Übereinkommens 178 über die Aufsicht über die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute. Die Arbeitsschutzbehörden haben die Prüfungen in einem Umfang durchzuführen, der es ihnen ermöglicht, sich über die Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten zu vergewissern. Die Arbeitsschutzbehörden bestätigen, welche Arbeitszeitnachweise ihnen zur Prüfung vorgelegen haben.

Falls die Arbeitsschutzbehörden eine Verletzung der Bestimmungen über die Arbeits- oder Ruhezeiten feststellen, haben sie die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Insbesondere erhalten sie eine Anordnungsbefugnis. Ist die Arbeitsschutzbehörde der Auffassung, dass die Verstöße auf einer unzureichenden Schiffsbesetzung beruhen, unterrichtet sie die See-Berufsgenossenschaft. Wenn es zur Vermeidung künftiger Verstöße gegen die Arbeitszeitbestimmungen erforderlich ist, hat diese Maßnahmen zur Änderung der Schiffsbesetzung zu ergreifen. Die See-Berufsgenossenschaft bleibt damit für die Schiffsbesetzung allein verantwortlich.

Zu Nummer 20 (§ 103)

Nach § 11 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie dürfen Personen unter 16 Jahren nicht auf einem Schiff arbeiten. Für jugendliche Besatzungsmitglieder unter 16 Jahren wird diese Regelung durch die Einbeziehung in das generelle Beschäftigungsverbot in § 94 Abs. 1 umgesetzt. Diese Vorschrift ist für sonstige im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätige Personen (§ 7 Abs. 1) nicht anzuwenden. Um sicherzustellen, dass auch Beschäftigte im Sinne von § 7 Abs. 1 unter 16 Jahren nicht auf Schiffen arbeiten, erfolgt der Verweis auf das Jugendarbeitsschutzgesetz mit der entsprechenden Maßgabe.

Zu Nummer 21 (§ 104)

Die Arbeitszeitvorschriften sind nach § 2 Buchstabe c des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie auf alle Seeleute einschließlich der Offiziere anzuwenden. Diese Bestimmung wird umgesetzt. Die für Offiziere bisher bestehenden Sonderregelungen können nicht beibehalten werden. Kapitäne werden entsprechend der von der Europäischen Kommission zur Präzisierung der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie von den Sozialpartnern eingeholten Informationen (Dokument des Rates der Europäischen Union vom 16. Juni 1999 – 8945/99 ADD 1 REV 1) nur in der Funktion als Wachpersonal einbezogen. Die Vorschrift gilt daher nur für den Fall, dass der Kapitän wie ein Besatzungsmitglied planmäßig am Wachdienst teilnimmt. Sie gilt zum Beispiel nicht für das zusätzliche Wachegehen des Kapitäns während der Fahrt des Schiffes in unsichtigem Wetter oder in Eisgebieten.

Zu Nummer 22 (§ 121)

Zu Buchstabe a

Einbeziehung der Regelungen zur Höchstarbeitszeit und zu den Ruhezeiten nach § 84a sowie der Regelung zur 48-Stunden-Woche für Fischer nach § 140 Abs. 1 in die Strafvorschriften. Folgeänderungen zu Nummer 12 Buchstabe a (Streichung § 89 Abs. 1 Satz 3) und zu Nummer 27 Buchstaben b und e (Streichung § 138 Absätze 2 und 4). Die bisherige Einbeziehung von § 138 Abs. 1 entfällt, da die Vorschrift Erlaubnistatbestände und eine Unberührtheitsklausel enthält, die einer Bewehrung nicht zugänglich sind. Die Einbeziehung von § 139 entfällt, da die Regelungen einer Bewehrung nicht zugänglich sind. Es handelt sich um Ausnahmevorschriften, Kannvorschriften und Unberührtheitsklauseln.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu Nummer 7 (§ 80) sowie Einbeziehung von Verstößen gegen vollziehbare Anordnungen der Arbeitsschutzbehörden nach § 102.

Zu Nummer 23 (§ 123)

Folgeänderung zu Nummer 7 (§ 80) und redaktionelle Klarstellung sowie Einbeziehung von Verstößen gegen vollziehbare Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft nach § 80 bezüglich der Sicherstellungspflicht im neuen Absatz 1 Satz 2 und Einbeziehung von Verstößen gegen vollziehbare Anordnungen der Arbeitsschutzbehörden nach § 102.

Zu Nummer 24 (§ 126)

Zu Buchstabe a

Siehe Nummer 22 Buchstabe a (§ 121).

Zu Buchstabe b

Folgeänderungen zu Nummer 18 (§ 101) und Nummer 31 (§ 143). Um den Zusammenhang zwischen den gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Normen zu erhalten, erfolgt eine einheitliche Bewehrung – auch der verordnungsrechtlichen, ergänzenden Regelungen – im Gesetz (vgl. Nummer 31 (§ 143 Abs. 1 Nr. 11 Buchstabe a)).

Zu Buchstabe c

Folgeänderung zu Nummer 31 (§ 143).

Zu Buchstabe d

Siehe Nummer 22 Buchstabe b (§ 121).

Zu Nummer 25 (§ 127)

Zu Buchstabe a

Siehe Nummer 23 (§ 123).

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu Nummer 31 (§ 143). Die Vorschrift bezieht Verstöße des Reeders gegen die weiteren Pflichten nach der noch zu erlassenden Verordnung betreffend die Übersicht über die Arbeitsorganisation und die Arbeitszeitnachweise in der Seeschifffahrt in die Bußgeldvorschriften ein.

Zu Nummer 26 (§ 132)

Folgeänderungen zu Nummer 24 Buchstabe c (§ 126) und Nummer 25 Buchstabe a (§ 127).

Zu Nummer 27 (§ 138)

Zu Buchstabe a

Übernahme der Begriffsbestimmung des Fahrtbereichs „Kleine Fahrt“ aus der Verordnung über die Sicherheit der Seeschiffe vom 3. September 1997 (BGBl. I S. 2218). Ersetzung der Angabe des Raumgehalts in Bruttoregistertonnen durch die seit 1994 gültige internationale Volumeneinheit Bruttoraumzahl. Die Einbeziehung von Walfangbooten entfällt, da es Walfänger unter deutscher Flagge nicht mehr gibt.

Eine Benachteiligung durch die Umstellung der Volumeneinheit auf Bruttoraumzahl ist nicht beabsichtigt. Daher wird auch auf Schiffen, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes den bis dahin geltenden Grenzwert von 1 000 Bruttoregistertonnen eingehalten haben, die Verlängerung der Seearbeitszeit auf 12 Stunden und die Einteilung der Besatzungsmitglieder nach einem Zwei-Wachen-Plan zugelassen, sofern die in Satz 1 genannten weiteren Voraussetzungen erfüllt sind.

Von der Möglichkeit, die Seearbeitszeit des Deck- und Maschinenpersonals abweichend von § 85 zu regeln, wird auch der Kapitän erfasst, wenn er in der Funktion als Wachpersonal tätig ist (vgl. § 104).

Zu Buchstabe b

Der bisherige Absatz 2 wird aufgehoben, da keine vor 1952 auf Kiel gelegten Schiffe der genannten Größenordnung unter deutscher Flagge mehr registriert sind.

Zu den Buchstaben c und d

Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe e

Absatz 4 wird aufgehoben, da durch § 84a Grenzwerte für die tägliche und wöchentliche Höchstarbeitszeit und Mindestruhezeit vorgeschrieben werden.

Zu den Buchstaben f und g

Folgeänderungen zu den Buchstaben b und e.

Zu Nummer 28 (§ 139)

Zu Buchstabe a

Die von dieser Vorschrift erfassten Fahrzeuge bis zu einer Bruttoraumzahl von 2 500 werden kaum noch eingesetzt, es sei denn in heimischen Gewässern. Die Aufzählung der über die Nord- und Ostseefahrt (bis zu 61° nördlicher Breite) hinausgehenden Fahrtgebiete ist deshalb nicht mehr erforderlich. Satz 2 entfällt, da der Vorschrift in der Praxis keine Bedeutung mehr zukommt.

Zu Buchstabe b

Die Regelung ermöglicht den Tarifvertragsparteien, unter den in der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie festgelegten Voraussetzungen durch Tarifvertrag über die Möglichkeiten des Absatzes 2 hinaus auch von den in §§ 84a bis 87 festgelegten Bestimmungen abweichende Regelungen für die See- und Hafenarbeitszeit zu vereinbaren. Ein solcher Tarifvertrag kann im Betrieb eines nicht tarifgebundenen Reeders übernommen werden.

Zu Nummer 29 (§ 140)

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Überschrift erfolgt auf Grund der Einfügung des neuen Absatzes 1, bei dem es sich um eine den vierten Abschnitt ergänzende Vorschrift handelt.

Zu Buchstabe b

Die Vorschrift setzt den durch die Horizontal-Richtlinie neu eingefügten Artikel 17b Abs. 2 der Arbeitszeitrichtlinie um. Danach ist eine Begrenzung der Wochenarbeitszeit für Arbeitnehmer an Bord von seegehenden Fischereifahrzeugen auf 48 Stunden im Durchschnitt eines Bezugszeitraums von zwölf Monaten vorgeschrieben. Die Bestimmung ist ergänzend zu den Arbeitszeitvorschriften des vierten Abschnitts anzuwenden. Bei der Berechnung des Durchschnitts bleiben die gesetzlichen Urlaubstage und die Krankheitstage unberücksichtigt (vgl. Artikel 16 Nr. 2 der Arbeitszeitrichtlinie). Sie kommen damit als Ausgleichstage nicht in Betracht. Der Kapitän wird verpflichtet, für die Einhaltung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit zu sorgen.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung zu Buchstabe b.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Mindestdauer des Urlaubs von vier Wochen und das Abgeltungsverbot für den Urlaub sind nach der Arbeitszeitrichtlinie bindend. Die Änderung verhindert, dass die Tarifvertragsparteien abweichende Regelungen zu den entsprechenden §§ 53 und 60 vereinbaren können.

Zu Doppelbuchstabe cc

Redaktionelle Änderung.

Zu Doppelbuchstabe dd

Die Vorschrift eröffnet den Tarifvertragsparteien die Möglichkeit, durch Tarifvertrag über die Fälle der Nummer 2 hinaus auch von den in Absatz 1 und in § 84a festgelegten Regelungen zu den Höchstarbeitszeiten und zu den Ruhezeiten abweichende Regelungen für die Arbeitszeiten während des Fangs und seiner Verarbeitung an Bord zu vereinbaren. Die Regelung setzt Artikel 17b Abs. 6 der Arbeitszeitrichtlinie um, der durch die Horizontal-Richtlinie neu eingefügt worden ist.

Zu Buchstabe e

Die Vorschrift ermöglicht den Aufsichtsbehörden, Ausnahmen entsprechend Absatz 2 Nr. 2 und 3 für Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen zu bewilligen, für die Regelungen durch Tarifvertrag üblicherweise nicht getroffen werden. Die Voraussetzungen hierfür werden entsprechend den Bestimmungen im neuen Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 Satz 2 und 3 vereinheitlicht.

Zu Buchstabe f

Kapitäne in der Funktion als Wachpersonal müssen nach § 104 die für Besatzungsmitglieder geltenden Arbeitszeitvorschriften einhalten. Daher sind auch die hierzu für Besatzungsmitglieder in einem Tarifvertrag oder einer Betriebs- oder Bordvereinbarung nach Absatz 2 vereinbarten abweichenden Regelungen oder die von den Arbeitsschutzbehörden nach Absatz 3 bewilligten Ausnahmen auf Kapitäne mit planmäßigem Wachdienst sinngemäß anzuwenden.

Zu Buchstabe g

Die bisherige Angabe des Raumgehalts in Bruttoregistertonnen wird durch die seit 1994 gültige internationale Volumeneinheit Bruttoraumzahl ersetzt.

Zu Nummer 30 (§ 141)

Folgeänderung zu Nummer 29 (§ 140). Die Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf durchschnittlich 48 Stunden ist für die Beschäftigten auf den in § 141 bezeichneten Schiffen nicht vorgesehen, entsprechend ist auch keine Ausnahmeregelung erforderlich. Anzuwenden sind die Vorschriften des § 84a zur Höchstarbeitszeit und zu den Ruhezeiten.

Zu Nummer 31 (§ 143)

Die Vorschrift enthält die Ermächtigung, in einer Rechtsverordnung das Nähere zum Führen (insbesondere Form, Ausgestaltung, Bestätigung und Sprachen) der Übersicht über die Arbeitsorganisation und zu den Arbeitszeitnachweisen nach § 101 sowie weitergehende Vorschriften (insbesondere Aushändigung und Aufbewahrung) zu der Übersicht und den Arbeitszeitnachweisen zu regeln.

Zu Nummer 32 (§ 144)

Nach § 8 Nr. 3 des Anhangs der Seeleute-Arbeitszeitrichtlinie müssen die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und Tarifverträge an Bord ausgelegt werden. Dementsprechend müssen auch die nach § 143 Abs. 1 Nr. 11 zu erlassende Verordnung und die einschlägigen Tarifverträge ausgelegt werden. Die Überschrift ist an den geänderten Regelungsinhalt anzupassen.

Zu Nummer 33 (§ 145 bis 148)

Aufhebung gegenstandsloser Vorschriften.

Zu Artikel 2 (Änderung des Seeaufgabengesetzes)

Bei der Sicherheitsüberprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge in den deutschen Häfen sind nach § 14 des Schiffssicherheitsgesetzes unter anderem die Vorschriften einzuhalten, die zur Umsetzung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1), in ihrer jeweiligen Fassung erlassen sind. Bei der Kontrolle nach dieser Richtlinie geht es darum, die Einhaltung bestimmter internationaler Übereinkommen auf dem Gebiet der Schiffssicherheit und des Umweltschutzes sicherzustellen, die in Artikel 2 Nr. 1 der Richtlinie aufgezählt sind:

– das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966,

– das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974),
– das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78),
– das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen),
– das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (COLREG),
– das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 und
– das Übereinkommen von 1976 über Mindestnormen auf Handelsschiffen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs sind Rechtsvorschriften in Gemeinschaftsrichtlinien, die die Begründung von Rechtspositionen der Gemeinschaftsbürger zum Ziel haben, so genau und klar in das nationale Recht zu übernehmen, dass die betroffenen Normadressaten über ihre Möglichkeiten, sich auf das Gemeinschaftsrecht zu berufen, nicht im Ungewissen gelassen werden (z. B. Urteil des EuGH in der Rechtsache 116/86; Slg. 1988, 1323). Insofern bedarf es daher einer ergänzenden gesetzlichen Normierung. Wird ein Schiff im Rahmen der Hafenstaatkontrolle – die der See-Berufsgenossenschaft als Schiffssicherheitsbehörde des Bundes obliegt – unangemessen festgehalten oder aufgehalten, so haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass sein Eigentümer oder Betreiber in ihrer Rechtsordnung einen „Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens“ hat. Es handelt sich hier in erster Linie um ein Festhalten auf Grund der Artikel 9 und (bei Fehlen der so genannten ISM-Zeugnisse) 9a der Richtlinie 95/21/EG des Rates über Hafenstaatkontrolle, die im Zusammenhang mit der Umsetzungsvorschrift des § 11 Abs. 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in dessen Anlage einbezogen worden sind (Abschnitt D Nrn. 8 und 8.1), ferner für das STCW-Übereinkommen – in Verbindung mit der genannten Vorschrift des Schiffssicherheitsgesetzes – um ein Festhalten auch nach Artikel 11 der Richtlinie 94/58/EG des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Abschnitt D Nr. 6 und 6.1 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz), jetzt Artikel 21 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EG Nr. L 136 S. 17), sowie um ein so genanntes Betriebsverbot nach Artikel 10 der Richtlinie 1999/35/EG des Rates über Überprüfungen von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (Abschnitt D Nr. 14 der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz).

Ein Ersatzanspruch ist bereits nach allgemeinem deutschen Staatshaftungsrecht gegeben. Für das MARPOL- und das SOLAS-Übereinkommen wurden Ansprüche zusätzlich dadurch im deutschen Recht begründet, dass in Artikel 1 des MARPOL-Gesetzes (BGBl. 1982 II S. 2) der Ersatzanspruch nach Artikel 7 Abs. 2 des MARPOL-Übereinkommens sowie derjenige nach Kapitel I Regel 19 Buchstabe f Satz 2 der Anlage des Protokolls vom 17. Februar 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1980 II S.525) in Kraft gesetzt wurde. Artikel 1c des MARPOL-Gesetzes, eingeführt durch das Änderungsgesetz vom 17. Juli 1997 (BGBl. I S. 1832), hat diese Regelungen an den Wortlaut des Artikels 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG durch die Maßgabe angepasst, dass hier der Ausdruck „Schiff“ den Eigentümer und den Betreiber des Schiffes einschließt. Die ausdrückliche Anpassung des deutschen Rechts an Artikel 9 Abs. 7 soll durch Einfügung eines neuen § 3e in das Seeaufgabengesetz ergänzt werden. Die neue Bestimmung bezieht sich auf die entsprechenden Ersatzansprüche im Freibord-Übereinkommen von 1966, im Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969, im Mindestnormen-Übereinkommen von 1976 und im STCW-Übereinkommen von 1978. Die Artikel 19 und 20 der Richtlinie 2001/25/EG sehen für das STCW-Übereinkommen ausdrücklich eine spezifische Anwendung der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle auf die STCW-Änderungen von 1997 vor. Soweit das in der Richtlinie 95/21/EG erwähnte COLREG-Übereinkommen betroffen ist, kann nicht auf einen darin geregelten Haftungstatbestand verwiesen werden. Gleichwohl ist nicht völlig ausgeschlossen, dass im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Übereinkommens unter Hinweis auf Artikel 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG ein Anspruch wegen unangemessenen Festhaltens oder Aufhaltens eines Schiffes geltend gemacht werden könnte. Der Anspruch richtet sich gegen die Behörde, die das unangemessene Fest- oder Aufhalten durch eine Amtshandlung im Rahmen der Bundesverkehrsverwaltung nach dem Seeaufgabengesetz veranlasst hat, in der Regel also nach § 12 der Schiffssicherheitsverordnung die See-Berufsgenossenschaft als Hafenstaatkontrollbehörde. Durch einen Hinweis auf § 14 Schiffssicherheitsgesetz wird klargestellt, dass es nicht entscheidend darauf ankommt, ob der Flaggenstaat des betroffenen Schiffes dem entsprechenden internationalen Übereinkommen als Vertragspartei angehört.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gerätesicherheitsgesetzes)

Die Richtlinie 97/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Mai 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Druckgeräte regelt die Beschaffenheit und das Inverkehrbringen von Druckgeräten. Dampfkessel sind grundsätzlich Druckgeräte im Sinne dieser Richtlinie, jedoch nicht Dampfkesselanlagen auf Seeschiffen. Im Rahmen der Umsetzung der Druckgeräterichtlinie soll die Dampfkesselverordnung aufgehoben werden. Für Dampfkesselanlagen auf Seeschiffen entstünde dadurch eine Regelungslücke.

Für diese Dampfkesselanlagen gibt es bisher keine international anerkannten, vereinheitlichten Bauvorschriften, da die Anforderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) nicht ausreichend spezifisch sind. Auch im Übrigen fehlen umfassende Anforderungen an Schiffsdampfkesselanlagen auf internationalem Niveau. Eine Dampfkesselanlage an Bord muss jedoch wegen ihrer Betriebswichtigkeit für den Hauptantrieb und wegen ihres Gefahrenpoten-

zials als Druckbehälter unbedingt sicher und zuverlässig gebaut und betrieben werden.

Um die Regelungslücke zu schließen, bedarf es einer – bisher nicht vorhandenen – Verordnungsermächtigung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Sie ergibt sich in § 9 Abs. 5 des Seeaufgabengesetzes automatisch, wenn es sich bei den Schiffsdampfkesselanlagen nicht mehr um Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 2a des Gerätesicherheitsgesetzes handelt.

Zu Artikel 4 (Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs)

Die Regelung im neuen § 613a Abs. 5 des Bürgerlichen Gesetzbuchs dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 6 der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen (ABl. EG Nr. L 82 S. 16). Danach sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Regelung zur Information der von einem Betriebsübergang betroffenen Arbeitnehmer über den Zeitpunkt bzw. den geplanten Zeitpunkt eines Betriebsübergangs sowie dessen Grund und Folgen zu treffen, wenn unabhängig vom Willen der Arbeitnehmer in dem Betrieb oder Unternehmen keine Arbeitnehmervertretung besteht. Nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts obliegt es dem Arbeitgeber bereits nach geltendem Recht, die Arbeitnehmer über einen bevorstehenden Betriebsübergang zu unterrichten. Dieses rechtliche Gebot wird aus dem Recht des Arbeitnehmers abgeleitet, einem Betriebsübergang zu widersprechen (Urteile des Bundesarbeitsgerichts vom 22. April 1993, 2 AZR 313/92 und 2 AZR 50/92).

Die Unterrichtungspflicht des Arbeitgebers gegenüber den von dem Übergang betroffenen Arbeitnehmern soll unabhängig von der Betriebsgröße und auch dann bestehen, wenn die Arbeitnehmervertretung über den Übergang zu informieren ist. Ein Betriebsinhaberwechsel kann für den einzelnen Arbeitnehmer mit wesentlichen Änderungen der Arbeitsbedingungen und der beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten verbunden sein, die ihn gegebenenfalls veranlassen, dem Übergang des Arbeitsverhältnisses auf einen anderen Arbeitgeber zu widersprechen. Es ist deshalb geboten, dass alle Arbeitnehmer über den Übergang und die für sie eintretenden Folgen unmittelbar durch die beteiligten Arbeitgeber unterrichtet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Betriebsrat nur unter engen Voraussetzungen über einen Betriebsübergang zu informieren ist. Nach geltendem Recht (§ 111 Betriebsverfassungsgesetz) ist der Betriebsrat über einen Betriebsübergang nur in Unternehmen mit mehr als 20 Arbeitnehmern und dann zu unterrichten, wenn der Betriebsübergang zugleich eine Betriebsänderung ist, die wesentliche Nachteile für die Belegschaft oder erhebliche Teile der Belegschaft zur Folge haben kann. Es liegt auch im Interesse der beteiligten Arbeitgeber, wenn die Arbeitnehmer aus erster Hand, rechtzeitig und vollständig über einen Betriebsübergang unterrichtet werden, da die Frist für die Erklärung des Widerspruchs des Arbeitnehmers gegen den Übergang seines Arbeitsverhältnisses erst nach vollständiger Unterrichtung zu laufen beginnt (neuer § 613a Abs. 6 BGB). Bei rechtzeitiger ordnungsgemäßer Unterrichtung weiß der Betriebserwerber frühzeitig, mit welchen Arbeitnehmern er rechnen kann und ob er gegebenenfalls Neueinstellungen vornehmen muss. Ebenso hat der Betriebsveräußerer alsbald Klarheit, welche Arbeitnehmer er weiter beschäftigen oder gegebenenfalls unter Einhaltung der kündigungsrechtlichen Regelungen entlassen muss.

Der Inhalt der Unterrichtungspflicht wird übereinstimmend mit Artikel 7 Abs. 6 der Richtlinie 2001/23/EG geregelt. Außer über Zeitpunkt und Grund des Übergangs müssen die von einem Übergang betroffenen Arbeitnehmer über die für sie eintretenden rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Übergangs sowie über die für sie vorgesehenen Maßnahmen informiert werden. Die rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Betriebsübergangs ergeben sich vor allem aus den unverändert weitergeltenden Regelungen des § 613a Abs. 1 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Das betrifft die Fragen der Weitergeltung oder Änderung der bisherigen Rechte und Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis, der Haftung des bisherigen Arbeitgebers und des neuen Inhabers gegenüber dem Arbeitnehmer sowie des Kündigungsschutzes. Zu den hinsichtlich der Arbeitnehmer in Aussicht genommenen Maßnahmen gehören Weiterbildungsmaßnahmen im Zusammenhang mit geplanten Produktionsumstellungen oder Umstrukturierungen und andere Maßnahmen, die die berufliche Entwicklung der Arbeitnehmer betreffen.

Zur Unterrichtung der Arbeitnehmer sind der bisherige Arbeitgeber oder der neue Inhaber verpflichtet. Beide sollen sich untereinander verständigen, in welcher Weise sie ihre Informationspflicht erfüllen.

Die Unterrichtung der von dem Übergang betroffenen Arbeitnehmer hat in Textform (§ 126b BGB) zu erfolgen. Hierbei muss die Erklärung so abgegeben werden, dass sie in Schriftzeichen lesbar, die Person des Erklärenden angegeben und der Abschluss der Erklärung erkennbar gemacht ist (z. B. durch Namensnennung des Erklärenden oder dessen eingescannte Unterschrift). Diese durch das Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderer Vorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr neu geregelte Form entspricht dem hier verfolgten Regelungszweck. Bei der Unterrichtung des Arbeitnehmers über den Betriebsübergang steht die Informations- und Dokumentationsfunktion, nicht aber die Beweis- oder Warnfunktion im Vordergrund. Die Textform kommt dann in Betracht, wenn der Zweck der Schriftform in erster Linie darin besteht, den Empfänger der Erklärung über bestimmte Sachverhalte zu informieren, die gegebenenfalls eine rechtliche Reaktion erfordern. In diesem Fall kommt es darauf an, dass die Information dem Empfänger nicht nur flüchtig (mündlich) zugeht, sondern er die Möglichkeit der dauerhaften Verfügbarkeit hat (vgl. Bundestagsdrucksache 14/4987, S. 19). Im Unterschied zu einer lediglich mündlichen Unterrichtung, z. B. in einer Betriebsversammlung, hat der Arbeitnehmer bei der Unterrichtung in Textform die Möglichkeit, die für ihn neuen und nicht sofort überschaubaren Informationen nachzulesen, sich weitergehend zu erkundigen und gegebenenfalls beraten zu lassen und auf dieser Grundlage zu entscheiden, ob er dem Übergang des Arbeitsverhältnisses widersprechen will.

Der neue § 613a Abs. 6 des Bürgerlichen Gesetzbuchs regelt das Recht des Arbeitnehmers, dem Übergang seines Arbeitsverhältnisses vom Betriebsveräußerer auf den Betriebserwerber zu widersprechen. Das Widerspruchsrecht des Arbeitnehmers ist vom Bundesarbeitsgericht in ständiger Rechtsprechung seit über 25 Jahren (Urteil vom 2. Oktober 1974 – 5 AZR 504/73) und vom Europäischen Gerichtshof seit 1992 (Urteil vom 16. Dezember 1992 – verb. Rs. C-132/91, 138/91, 139/91) anerkannt. Das Widerspruchsrecht ergibt sich vor allem daraus, dass es mit der Würde des Menschen, dem Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit und dem Recht auf freie Arbeitsplatzwahl (Artikel 1, 2 und 12 des Grundgesetzes) unvereinbar wäre, wenn ein Arbeitnehmer verpflichtet würde, für einen Arbeitgeber zu arbeiten, den er nicht frei gewählt hat (Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 22. April 1993 – 2 AZR 50/92; Urteil des EuGH vom 16. Dezember 1992, a. a. O. Rdn. 32).

Die ausdrückliche gesetzliche Regelung des Widerspruchsrechts ist im Interesse von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit geboten. Da die Informationspflicht des Arbeitgebers gegenüber den Arbeitnehmern und das Widerspruchsrecht des Arbeitnehmers in wechselseitigem Bezug stehen, ist eine zusammenhängende Regelung erforderlich.

Übereinstimmend mit der gefestigten Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (Urteil vom 22. April 1993 – 2 AZR 313/92) wird eine dreiwöchige Widerspruchsfrist festgelegt. Damit wird an die im Kündigungsschutzrecht maßgebliche Regelfrist für die gerichtliche Geltendmachung der Unwirksamkeit einer Kündigung angeknüpft (§ 4 Satz 1, § 13 Abs. 1 Satz 2 Kündigungsschutzgesetz). Eine Drei-Wochen-Frist gilt nach § 2 des Kündigungsschutzgesetzes auch im Falle einer Änderungskündigung des Arbeitgebers. Es ist sachgerecht, wenn sich der Arbeitnehmer im Falle eines Betriebsübergangs ebenso rasch entscheiden muss wie bei einer Beendigungs- oder Änderungskündigung.

Die dreiwöchige Widerspruchsfrist beginnt, nachdem der bisherige Arbeitgeber oder der neue Inhaber den Arbeitnehmer gemäß dem neuen § 613a Abs. 5 des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Übergang und dessen Folgen in Textform unterrichtet hat. Das gilt auch dann, wenn der Betriebsübergang ohne vorherige Unterrichtung des Arbeitnehmers vollzogen wurde und die Unterrichtung erst nach dem Übergang erfolgt.

Der Arbeitnehmer muss den Widerspruch schriftlich erklären. Durch die erforderliche eigenhändige Unterzeichnung der Erklärung soll dem Arbeitnehmer die Bedeutung des Widerspruchs bewusst gemacht und er – wie beim Schriftformerfordernis der Kündigung oder des Auflösungsvertrages nach § 623 des Bürgerlichen Gesetzbuchs – vor einer voreiligen Erklärung geschützt werden (Warnfunktion). Der Widerspruch gegen den Übergang des Arbeitsverhältnisses auf den neuen Inhaber kann für den Arbeitnehmer zum Verlust des Arbeitsplatzes führen, wenn für ihn beim bisherigen Arbeitgeber keine Beschäftigungsmöglichkeit mehr besteht.

Die Schriftform der Widerspruchserklärung erleichtert darüber hinaus für den Arbeitnehmer und die beteiligten Arbeitgeber die Beweisführung darüber, ob der Arbeitnehmer tatsächlich widersprochen hat, wenn nach einem Betriebsübergang Streit darüber besteht, ob das Arbeitsverhältnis auf den neuen Inhaber übergegangen ist oder mit dem bisherigen Arbeitgeber weiterbesteht.

Der Arbeitnehmer kann den Widerspruch gegenüber dem bisherigen Arbeitgeber oder dem neuen Inhaber erklären. Der Arbeitgeber, dem gegenüber der Widerspruch erklärt wurde, soll den jeweils anderen Arbeitgeber hierüber unterrichten.

Zu Artikel 5 (Änderung des Umwandlungsgesetzes)

Es handelt sich um eine Folgeänderung auf Grund der Anfügung der neuen Absätze 5 und 6 an § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs durch Artikel 4. Durch den Verweis auf § 613a Abs. 5 und 6 des Bürgerlichen Gesetzbuchs wird bestimmt, dass diese Vorschriften auch im Falle der Umwandlung eines Rechtsträgers in Form einer Verschmelzung, Spaltung oder Vermögensübertragung Anwendung finden. Die von einer Umwandlung betroffenen Arbeitnehmer sind über den Zeitpunkt oder den geplanten Zeitpunkt der Umwandlung sowie deren Grund und Folgen rechtzeitig in Textform (§ 126b BGB) zu informieren. Wie im Fall des Betriebsübergangs nach § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs kann der Arbeitnehmer dem Übergang seines Arbeitsverhältnisses auch im Falle der Umwandlung widersprechen. Das hat das Bundesarbeitsgericht anerkannt (Urteil vom 25. Mai 2000 – 8 AZR 416/99). Keinen Ansatz für ein Widerspruchsrecht gibt es, wenn das übertragende Unternehmen in Folge der Umwandlung erlischt, also in den Fällen der Verschmelzung, Aufspaltung und vollständigen Vermögensübertragung.

Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen)

Aufhebung gegenstandsloser Vorschriften.

Zu Artikel 7 (Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der See-Berufsgenossenschaft)

Aufhebung gegenstandsloser Vorschriften.

Zu Artikel 8 (Änderung der Verordnung über das Verfahren vor den Seemannsämtern, das Seefahrtbuch, die Musterrolle und die Musterung)

Aufhebung gegenstandsloser Vorschriften.

Zu Artikel 9 (Neufassung des Seeaufgabengesetzes und des Schiffssicherheitsgesetzes)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes in der Neufassung durch dieses Gesetz und des Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 in der zuletzt geänderten Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen. Dies ist im Interesse der Rechtsklarheit geboten, da der internationale schiffsbezogenene Sicherheitsstandard durch umfangreiche Änderungen und Ergänzungen verändert wurde.

Zu Artikel 10 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten. Die Änderungen des Seemannsgesetzes (Artikel 1) treten erst am 1. Juli 2002 in Kraft, um den Beteiligten, insbesondere den Tarifvertragsparteien, Gelegenheit zu geben, sich auf die neue Rechtslage einzustellen.

C. Kosten

Durch das Gesetz werden Bund, Länder und Gemeinden allenfalls mit geringen zusätzlichen Kosten belastet.

D. Preiswirkungsklausel

Mit nennenswerten zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft ist nicht zu rechnen. Messbare Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere die Verbraucherpreise sind nicht zu erwarten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 770. Sitzung am 30. November 2001 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 4 (§ 613a Abs. 5 BGB)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob in § 613a Abs. 5 BGB-E an Stelle der Textform das Erfordernis der Schriftform vorgeschrieben werden sollte.

B e g r ü n d u n g

Wie § 613a Abs. 6 BGB-E zu entnehmen ist, löst der Zugang der Unterrichtung nach § 613a Abs. 5 BGB-E den Beginn des Laufs der künftig positiv normierten dreiwöchigen Frist für den Widerspruch des Arbeitnehmers gegen den Übergang seines Arbeitsverhältnisses aus. Damit erhält bei der Unterrichtung des Arbeitnehmers entgegen der Entwurfsbegründung (Bundesratsdrucksache 831/01, S. 42) auch deren Beweisfunktion Bedeutung. Da neben dem Arbeitnehmer zudem auch der unterrichtungspflichtige Arbeitgeber ein Interesse an der Klarstellung des Beginns des Laufs der Widerspruchsfrist bzw. an dessen Nachweis haben kann, sollte überdacht werden, ob nicht bereits die Unterrichtung durch den Arbeitgeber dem Schriftformerfordernis unterworfen werden muss. Dies gilt um so mehr, als nach § 613a Abs. 6 BGB-E auch der Widerspruch des Arbeitnehmers gegen den Übergang des Arbeitsverhältnisses in schriftlicher Form zu erfolgen hat (Gedanke eines symmetrischen Lösungsansatzes).



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333